

Zasady bezpiecznej jazdy w grupie.

I. Zasady wg Kodeksu Drogowego - Ustawa prawo o ruchu drogowym, Stan prawny: lipiec 2017r.

Rozdział 5 - Ruch pojazdów
Oddział 10 - Ruch pojazdów w kolumnie
Art. 32.

1. Liczba pojazdów jadących w zorganizowanej kolumnie nie może przekraczać:

samochodów osobowych, motorowerów lub motocykli - 10;
rowerów lub wózków rowerowych - 15;
pozostałych pojazdów - 5.

2. Odległość między jadącymi kolumnami nie może być mniejsza niż 500 m dla kolumn pojazdów samochodowych oraz 200 m dla kolumn pozostałych pojazdów.

3. (uchylony).

4. Jazda w kolumnie nie zwalnia kierującego pojazdem od przestrzegania obowiązujących przepisów ruchu drogowego.

5. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do pojazdów uprzywilejowanych oraz pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

6. Zabrania się wjeżdżania między jadące w kolumnie rowery lub wózki rowerowe oraz pojazdy, o których mowa w ust. 5.

6a. Przejazd kolumny pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w skład której wchodzi więcej niż 5 pojazdów, jest dozwolony pod warunkiem uzyskania zezwolenia wojskowego na przejazd drogowy, wydawanego przez właściwy organ wojskowy.

II. Zasady bezpiecznej jazdy w grupie

Motocyklista jadący w formacji motocyklowej staje się częścią większego zespołu i podlega innym zasadom. Odpowiada za bezpieczeństwo swoje i kolegów. Nieprzestrzeganie zasad jazdy w grupie może zakończyć się tragicznie. Każdy z motocyklistów ma indywidualne nawyki i może je stosować, kiedy jedzie solo, jeżeli chce jechać w grupie, musi się podporządkować poniższym zasadom.

1. Zasady podstawowe.

Grupę prowadzi i jest za nią odpowiedzialny STAROSTA (LEAD ROAD CAPTAIN).

Grupę zamyka dysponujący szybkim motocyklem GONIEC (SWEEP ROAD CAPTAIN).

Motocykliści mniej doświadczeni powinni jechać na początku Grupy za prowadzącym.

Pierwszy motocykl jedzie lewą stroną pasa drogi, drugi w odległości 1 sekundy po prawej stronie tego samego pasa i tak na przemian cała grupa. W trudnych warunkach (dziurawe drogi, deszcz, itp.) zwiększamy odległości między motocyklami.

Jedziemy jednym pasem drogi a nie jak szarańcza - kilkoma.

Zasad Jednej Sekundy - Odległość między motocyklami na pasie po przekątnej w lewo, lub w prawo, nie powinna być mniejsza niż jedna sekunda.

Zasada Dwóch Sekund - Utrzymanie co najmniej dwu sekundowej odległości między tobą a kierowcą bezpośrednio przed tobą.

Zasada Czterech Sekund - Patrz cztery sekundy w przód, aby dać sobie więcej czasu na reakcję na zagrożenie.

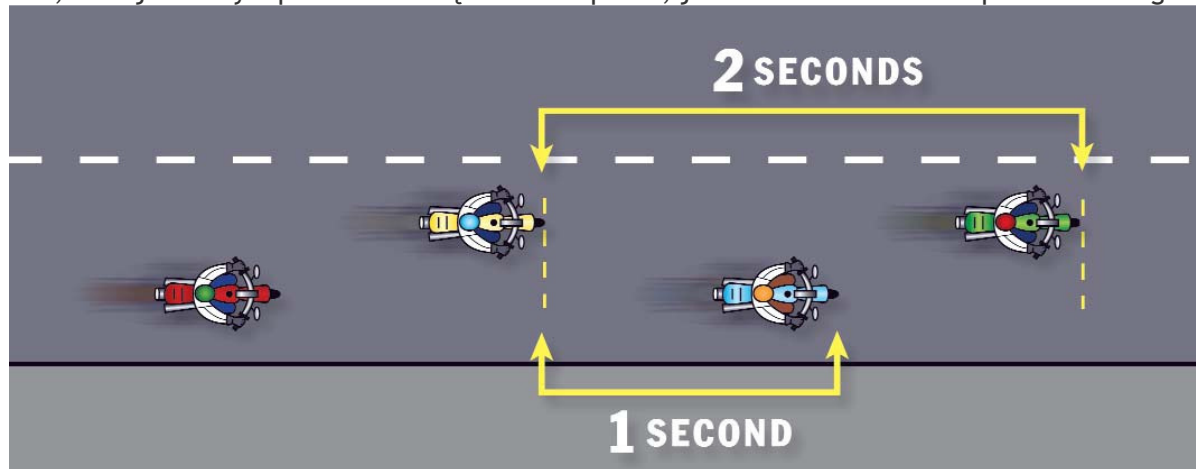
Co to znaczy odstęp 1 sekundy? To jest odległość, jaką motocykl przejeżdża w czasie jednej sekundy przy danej szybkości. Dla przykładu, przy szybkości 50 km/godz. będzie to 13 metrów, przy szybkości 120 km/godz. - 33 metrów. Im większa szybkość - odległość pomiędzy motocyklami się zwiększa.

Jak zmierzyć tą odległość? Kiedy poprzedzający ciebie motocykl mija wybrany przez Ciebie punkt przy drodze (znak drogowy, drzewo, słupek itp.) powiedz:

"sto dwadzieścia jeden" = 1 sek.,

"sto dwadzieścia jeden, sto dwadzieścia dwa" = 2 sek.,

itd., i twój motocykl powinien minąć ten sam punkt, jeżeli nie - to musisz dopasować odległość.

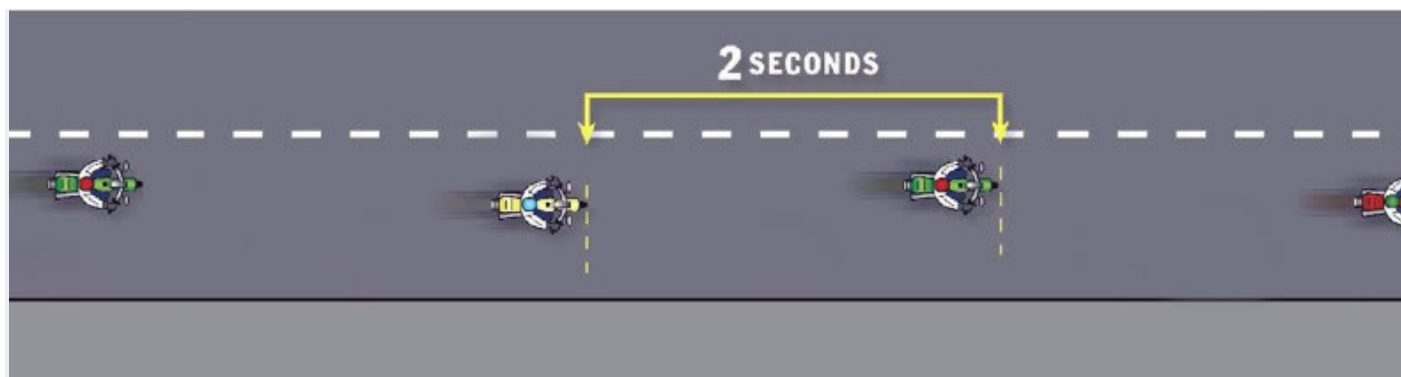


2. Strategia jazdy grupy motocyklistów.

Podczas jazdy przez tereny wiejskie, zmniejszamy prędkość.

Pamiętaj **ZWIERZĘTA MAJĄ ZAWSZE PIERWSZENSTWO!**

Zakręty zwłaszcza lokalnych dróg często są pokryte piaskiem lub żwirem, spotkamy też drogi dziurawe, wszelkie namalowane na jezdni białe pasy i znaki są bardzo śliskie. Jeżeli jakość drogi jest zła, jedziemy w formacji pojedynczej i zwiększamy odstępy.



W mieście, na skrzyżowaniach dróg ze światłami, przechodzimy w szyk parami, skracamy długość grupy i zmniejszamy znacznie odległości pomiędzy motocyklami. Nie możemy dać się podzielić.

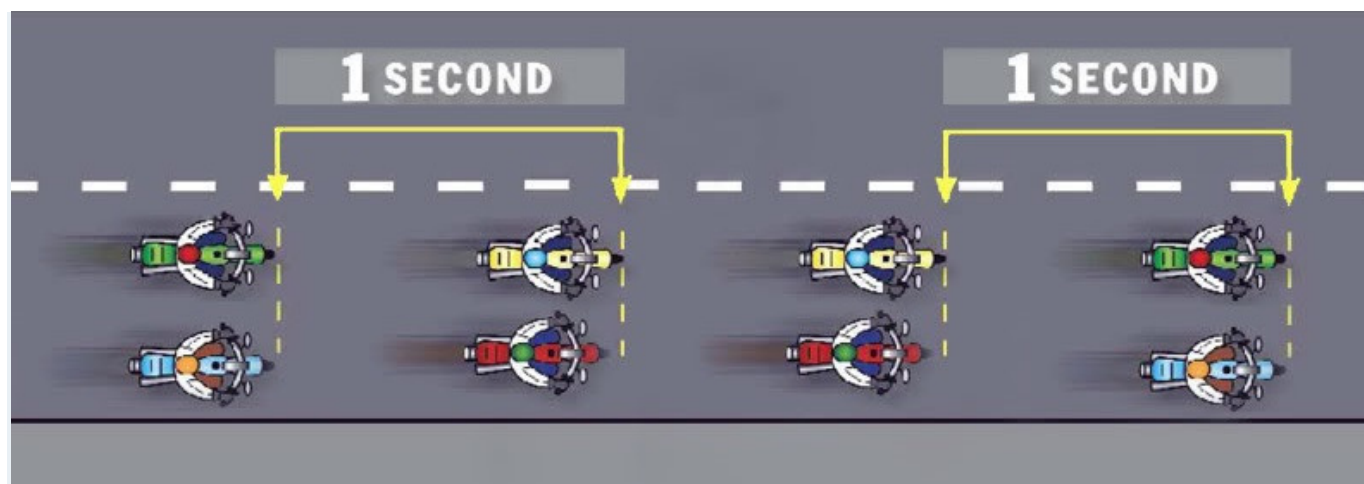
Blokujemy skrzyżowanie z lewej i z prawej strony (ronda wystarczy blokować z lewej strony) do chwili, kiedy przejedzie cała kolumna.

Blokują wyznaczeni BLOKERZY, którzy jadą bezpośrednio za prowadzącym - STAROSTĄ.

Motocykle, które blokowały skrzyżowanie wyprzedzają kolumnę i w miarę możliwości !!!, bezpiecznie !!! ustawiają się za prowadzącym. Wyznaczone są dwie pary BLOKERÓW tak aby nie było konieczności wariackiego wyprzedzania grupy.

W miarę możliwości starajmy się nie dopuścić do rozdzielenia grupy.

Wszyscy jadący w kolumnie widząc, że skrzyżowanie lub rondo zostały zablokowane muszą zachować wzmożoną ostrożność i upewnić się że na pewno można wjechać na skrzyżowanie, a jeśli tak, to muszą to zrobić jak najsprawniej, żeby blokowanie trwało możliwie krótko.



ZARAZ ZA SKRZYŻOWANIEM USTĘPUJEMY DROGĘ BLOKEROM !!!

Jeżeli mimo blokowania nie wszystkim uda się przejechać skrzyżowanie i część motocykli zatrzyma się na świetle czerwonym, część grupy, która przejechała skrzyżowanie zdecydowanie zwolni lub zatrzyma się w bezpiecznym miejscu i poczeka na resztę.

Nie zostawiamy nigdy nikogo z tyłu!

Kiedy grupa zmienia kierunek jazdy (skręca w inną drogę, ulicę w mieście) a jadący z tyłu motocykliści mogą tego nie zauważyć, obowiązkiem ostatniego motocykla, który nie widzi w lusterkach jadących za nim kolegów jest zatrzymać się na zakręcie i poinformować nadjeżdżających.

W razie gdy brakuje osób za Tobą zatrzymaj się przed kolejnym zakrętem by wskazać drogę tym co zostali; zasada "łańcuszka". W ten sposób nie pogubimy się i zawsze mamy pewność, że na następnym zakręcie ktoś na nas czeka i pokaże drogę. Ostatnia osoba jest zobowiązana poczekać i pomóc w razie konieczności.

Patrz często w lusterka.

Nie dopuszczalne jest:

- a. zmiana miejsca w grupie w czasie jazdy.
- b. hamowanie bez uprzedniego powiadomienia jadących z tyłu motocyklistów.

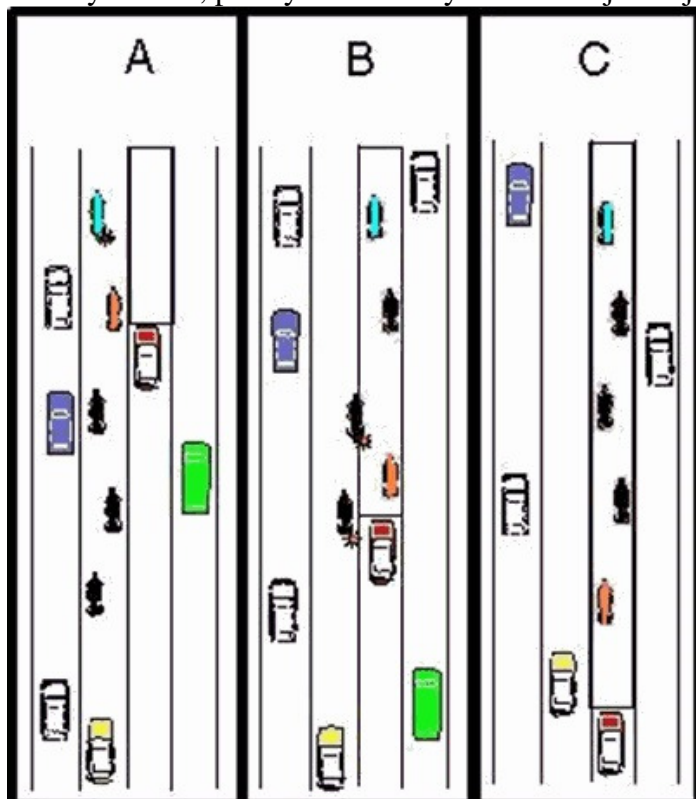
Jadący koło Ciebie spodziewają się, że jesteś na właściwej pozycji, każda zmiana może spowodować problemy. Zbyt małe odległości pomiędzy motocyklami zwiększają niebezpieczeństwo.

Podczas wyprzedzania i pokonywania zakrętów, motocykle jadące "na zakładkę" zwiększają odległości do 2 - 3 sekund i przechodzą w szyk pojedynczy. Zmiany szyku jazdy dyktowane są przez Lidera (patrz znaki) Grupa jadąca w szyku pojedynczym nie może być zbyt rozciągnięta, każdy motocyklista, uczestnik danej Grupy musi obserwować prowadzącego i wykonywać jego polecenia.

Jeżeli podczas jazdy w grupie nie czujesz się bezpiecznie - grupa jedzie zbyt szybko, daj znać ręką jadącym za tobą motocyklistom, przepuść ich i jedź swoim własnym tempem. Za tobą pozostanie tylko jadący ostatni w grupie - GONIEC, który również zwolni i zostanie z Tobą do pomocy. Na następnym postoju zostaniesz dołączony do Grupy wolniejszej. Jadący za tobą motocykliści zapełnią opuszczone przez ciebie miejsce w szyku, przesuając się do przodu. Nie wolno zmieniać strony pasa, ten ruch jest niebezpieczny dla jadącej Grupy. Podobnie postępuj w przypadku, gdy z ważnych przyczyn (senność, potrzeby fizjologiczne itp.) musisz zatrzymać motocykl. Jeżeli zostałeś z tyłu i doganiasz swoją grupę, dołącz na końcu.

3. Zmiana pasa drogi.

Starosta po zmianie pasa lekko zwalnia pozwalając na wjechanie przed siebie pozostałym motocyklistom, po czym wraca szybko na swoje miejsce na początku grupy.

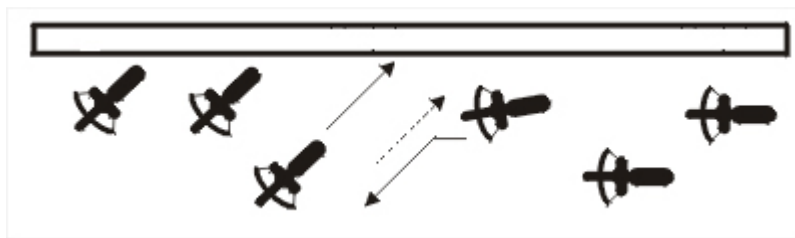


4. Wyprzedzanie

Zwróć uwagę na to, że nie wyprzedzamy siebie nawzajem. Każdy wyprzedza pojazd indywidualnie. Po wyprzedzeniu pojedź na tyle daleko by umożliwić manewr kolegom. Road captain, może jechać lewym (przeciwbieżnym) pasem, by pokazać, że z naprzeciwka nie nadjeżdża inny pojazd. Powinien mieć włączony lewy kierunkowskaz. Ten manewr jednak wymaga okazania bezwzględnego zaufania prowadzącemu grupę.

5. Parkowanie.

Parkowanie kolumny odbywa się w sposób pokazany na obrazku.



Takie ustawienie motocykli ułatwia odjazd, nie przeszkadzamy sobie podczas uruchamiania sprzętów, odpada jakiegokolwiek manewrowanie.

6. Inni kierowcy na drodze.

Na drodze jest dużo innych pojazdów i – niestety – również nerwowych kierowców, którzy nie rozumieją poczucia wspólnoty jadącej przed nimi ekipy motocyklistów. Większość po prostu irytuje się i może zagrażać bezpieczeństwu grupy poprzez agresywne wyprzedzanie czy zmuszanie jej do zjechania na pobocze. Najlepiej w takich sytuacjach poruszać się w szyku pojedynczym, żeby zrobić miejsce samochodom, a także cały czas kontrolować, co dzieje się za nami. Jeśli grupa jest duża, warto podzielić się na mniejsze, pamiętając, że według polskiego prawa kolumna może liczyć maksymalnie 10 pojazdów.

7. Tempo jazdy.

Tempo powinno być raczej stałe – w kolumnie nie ma miejsca na ściganie się, ciągłe przyspieszanie i zwalnianie. Najlepiej dostosować je do najmniej doświadczonych, czy też posiadających słabsze maszyny, motocyklistów. Jeśli wszyscy jadą na podobnych motocyklach i mają równie wysokie doświadczenie, to tempo dostosowują tak, aby jechało im się najwygodniej. Niezwykle ważne i pomocne jest zaufanie, jakim obdarzają się członkowie grupy. Znajomość stylu jazdy kolegi jadącego z przodu czy z tyłu minimalizuje ryzyko kolizji i innych niebezpiecznych zdarzeń.

8. Wewnętrzne zasady.

Oczywiście należy pamiętać o tym, żeby wszyscy podróżnicy znali mniej więcej chociaż trasę, mieli sprawne maszyny i pełne baki. Kiedy grupa dobrze się zna, dużo łatwiej jest wprowadzić własne, wewnętrzne zasady, jak miejsca zbiórki, sposób postępowania w razie awarii albo niebezpiecznych sytuacji. Niektóre ekipy wyznaczają nawet konkretne miejsca w szyku poszczególnym uczestnikom. Wszystko to ma sprawić, żeby przejazd był sprawny i bezkolizyjny.

Najważniejsze jednak jest jechać na luzie, bez nerwów – kiedy wszyscy członkowie grupy sobie ufają, wspólne podróżowanie staje się czystą przyjemnością. Wystarczy, że ustalicie własne zasady i będziecie się ich trzymać, a reszta pójdzie już sama i wkrótce zaczniecie planować dalekie wyprawy.

9. Efekt JO-JO

Efekt Jo-jo powstaje wówczas, kiedy po zatrzymaniu się lub wychodząc z ostrych zakrętów prowadzący przyspiesza zbyt mocno. Odległości pomiędzy motocyklami się znacznie zwiększają. Jadący z tyłu muszą znacznie przyspieszyć, aby wrócić na swoje miejsca w kolumnie. Można zapobiec temu problemowi, jeżeli prowadzący ograniczy przyspieszenie i kontroluje grupę w lusterku.

10. Znaki informacyjne ułatwiające jazdę w grupie.

STOP - ramię skierowane w dół, wewnętrzną stroną dłoni do tyłu.



Zwolnij - powtarzany ruch, ramię na zewnątrz, dłoń skierowana w dół



Przyspiesz - powtarzany ruch, ramię na zewnątrz, dłoń skierowana do góry



Prowadź/Jedź do przodu - ramię pod kątem 45, dłoń do przodu z palcem wskazującym wyprostowanym, zginanie ręki do przodu



Jedź za mną - ręka do góry, dłoń skierowana do przodu



Szyk pojedynczy - ramię do góry, palec wskazujący skierowany ku górze.



Na zakładkę - ramię do góry, dwa palce wskazujący i środkowy skierowane ku górze



Niebezpieczeństwo na drodze - z prawej wyciągamy prawą nogę, z lewej wskazujemy palcem lewej ręki.



Wytącz długie światła - klepnąć otwartą dłonią w górną część kasku.



Zjedź na pobocze - rękę zginamy do barku z wyprostowanym palcem wskazującym.



Wyłącz kierunek - zamykanie i otwieranie
dłoni z wyprostowanymi palcami i kciukiem.



Paliwo - ramię na zewnątrz, palec
wskazujący pokazuje na zbiornik



Posiłek - ramię na zewnątrz, dłoń
zamknięta, kciuk skierowany do ust



Odpoczynek - ramię na zewnątrz, dłoń
zamknięta, krótki ruch w górę i w dół.

